

УДК 711.73:656.07

О. М. Кашуба,

Національний Університет «Львівська політехніка»

МІСТОБУДІВНИЙ КОНТЕКСТ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА ПОЛЬСЬКО-УКРАЇНСЬКОМУ КОРДОНІ

Анотація: проведено аналіз містобудівного контексту та функціонального планування вибраних міжнародних пунктів пропуску на польсько-українському кордоні для виявлення позитивних тенденцій, дефектів та конфліктів, які можна було б урахувати в подальшому проектуванні.

Ключові слова: транзитні перевезення, міжнародні пункти пропуску, пропускна спроможність, функціональне зонування.

Вступ. Виходячи з розбудови Європи під гаслом «без роз'єднуючих кордонів» проблематика транскордонного (міжрегіонального та прикордонного) співробітництва набуває особливого значення. Оскільки Україна має сприятливі зовнішні та внутрішні передумови розвитку міжнародних транспортних коридорів: геополітичне положення на перехресті трансєвропейських осей Захід – Схід та Північ – Південь та високий в Європі коефіцієнт транзитності, для неї цей напрямок в соціально-економічному розвитку стає пріоритетним. Одним з основних елементів планувальної структури транскордонних коридорів є комунікаційні осі, вузловими точками яких є їхній перетин з кордоном у пунктах пропуску. Дієвість транскордонного транзиту полягає у швидкій доставці товару за призначенням, що залежить від пропускної здатності кордону і кожного з пунктів пропуску та розвиненості транспортної інфраструктури держави.

Це викликає необхідність вивчити існуючу систему пунктів пропуску та прикордонну інфраструктуру України і кожної області, для того щоб вдосконалити її відповідно з сучасними вимогами Євросоюзу. Важливою характеристикою транспортних коридорів є його пропускна здатність: у містобудівному аспекті – кількісне і якісне розміщення в системі розселення та функціонально доцільна організація самих пунктів пропуску.

Мета статті проаналізувати містобудівний контекст та функціональну організацію вибраних міжнародних пунктів пропуску на польсько-українському кордоні, щоб виявити позитивні тенденції, дефекти та конфлікти, які можна було б врахувати в подальшому проектуванні.

В статті розглянуто ряд питань: аналіз сучасного розміщення міжнародних пунктів пропуску у Львівській та Волинській областях, вивчена

планувальна структура декількох пунктів пропуску, їх функціональні можливості та планувальна структура як містобудівних об'єктів.

Методи дослідження. Вивчено Державну Програму функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів України у Львівській та Волинській областях, схеми розбудови державного кордону, робочий проект реконструкції з розширенням МАПП «Ягодин», «Рава-Руська», «Шегині», натурні обстеження автора та фотофіксації пунктів пропуску.

Виклад матеріалу

1. Пункти пропуску в системі розселення

Довжина сухопутного кордону України з Республікою Польща — 355 км, а довжина кордону в межах Львівської області становить -258 км., в межах Волинської — 200 км. Довжина білорусько-українського кордону у Волинській обл. — 242 км.

До 1990 року на кордоні між Україною і Польщею функціонувало лише два міжнародні пункти пропуску: залізничний — «Перемишль — Мостиська» і автомобільний — «Медика — Шегині» (обидва у Львівській області). Ще два пункти пропуску «Рава-Руська — Гребенне» і «Ягодин — Дорогуськ» мали другорядне значення і слабо розвинену інфраструктуру.

У 1992 році Кабінет Міністрів України прийняв Комплексну програму розбудови держкордону України до 2000 року. За цією програмою у 1998 році був відкритий міжнародний автомобільний пункт пропуску "Краківець-Корчова", який відповідає сучаснішим вимогам і розрахований, насамперед на пропуск вантажного автотранспорту (до 5000 вантажних автомобілів на добу). 2000 відкрито рух через МАПП "Смільниця-Кросценко", який став міжнародним для пасажирського сполучення та пропуску транспортних засобів вантажопідйомністю до 3,5 т. На підставі відповідної міжнародної Угоди у цьому пункті пропуску 2002 було проведено реконструкцію, після якої здійснюється спільний контроль у форматі, коли і польські і українські державні контрольні органи виконують покладені на них функції на території Польщі і дозволено проходження транспорту з вантажопідйомністю до 7,5 т. Така сама схема контролю у відкритому 2.12.2013 р. МАПП «Грушів – Будомеж» і відкритому 26.05.2014 МАПП «Угринів-Долгобичув», де огляд відбувається на польській території. Проведені значні обсяги робіт з реконструкції щодо підвищення пропускнувдатності пунктів пропуску «Рава-Руська», «Шегині», «Мостиська» і «Ягодин».[2][3]



Рис. 1. Схема розташування існуючих та проєктованих пунктів пропуску на польсько-українському кордоні

Згідно з вимогами Євросоюзу розташування міжнародних автомобільних пунктів пропуску на державному кордоні повинно здійснюватися на відстані

20 — 30 км один від одного. На державному кордоні України з Республікою Польща ця вимога не дотримана. Відстані між МАПП «Рава-Руська», «Краківець», «Шегині», «Смільниця» становлять відповідно 47, 22, 46 км.[7]

Мережа пунктів пропуску через українсько-польський кордон на сьогодні не забезпечує потреби економічної співпраці України з Республікою Польща. Проблема ліквідації черг не вирішена, ще і через неякісні дороги і магістралі від пунктів пропуску та відсутність об'їздних доріг навколо населених пунктів.

З відкриттям нових пунктів пропуску (Краківець-Корчова і Смільниця-Кросценко, Грушів-Будомеж і Угринів-Долгобичув, Устилуг-Зосин) значно виросли транспортні та людські потоки через кордон. (Рис.1.)

Щоб розсередити транспортні потоки та ліквідувати черги і задовольнити потреби транскордонних районів слід відкрити нові пункти пропуску «Варяж — Усьмеж», «Боберка (Журавин) — Смольни», «Мшанець — Бандрів», «Белз — Будині». Ці пункти пропуску із необхідною соціальною та інженерною інфраструктурою можуть бути задіяні також для туристичних і господарських потреб регіону [7]. (Рис.1.)

Формування транспортних коридорів на території України відповідно до Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів повинно здійснюватися шляхом реконструкції наявних та будівництва нових шляхів сполучення, розвитку відповідної дорожньої транспортної інфраструктури[9]

Контрольно-пропускні пункти, незважаючи на їхню постійну розбудову не в стані належно обслуговувати нинішній транзит між Сходом і Заходом. Вивчаючи позитивні і негативні аспекти у функціонуванні МАПП можна виробити певні рекомендації для подальшого проектування. Це є необхідним з огляду відсутності нормативної проектно-будівельної бази. Окремі пропозиції наведені автором у статті « Оцінка стану транспортної інфраструктури і мережі міжнародних пунктів пропуску України в межах Львівської області»

1. Аналіз та оцінка рішень функціонального планування вибраних МАПП

Автомобільний пункт пропуску "Ягодин — Дорогуськ" на кордоні з Республікою Польща

Відкритий розпорядженням Кабмін України від 18.05.1993 № 223.

За категорією – міжнародний.

За характером транспортних перевезень – вантажно-пасажирський.

За часом роботи – цілодобовий.

Кількість смуг руху – 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 23), з них:

на в'їзд 8 (кількість смуг руху суміжної держави – 12);

на виїзд 6 (кількість смуг руху суміжної держави – 10).

Розміщення. МАПП «Ягодина» (Волинська область, Любомльський район) знаходиться поблизу с. Старовойтово (стара назва Вовчий Брід) на відстані 170 м від кордону на березі річки Західний Буг дуже близько від двохстороннього мосту, оточений лісом I категорії.

В контексті маршруту TRACEKA міжнародний автомобільний пункт пропуску «Ягодина» лежить на двох головних маршрутах: міжнародному транспортному коридорі Гданськ — Одеса та міжнародному транспортному коридорі Європа – Кавказ – Азія, що є відгалуженням МТК Європа — Азія.

Контрольні служби у пункті пропуску: пост митного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-карантинний пост, пункт екологічного контролю.

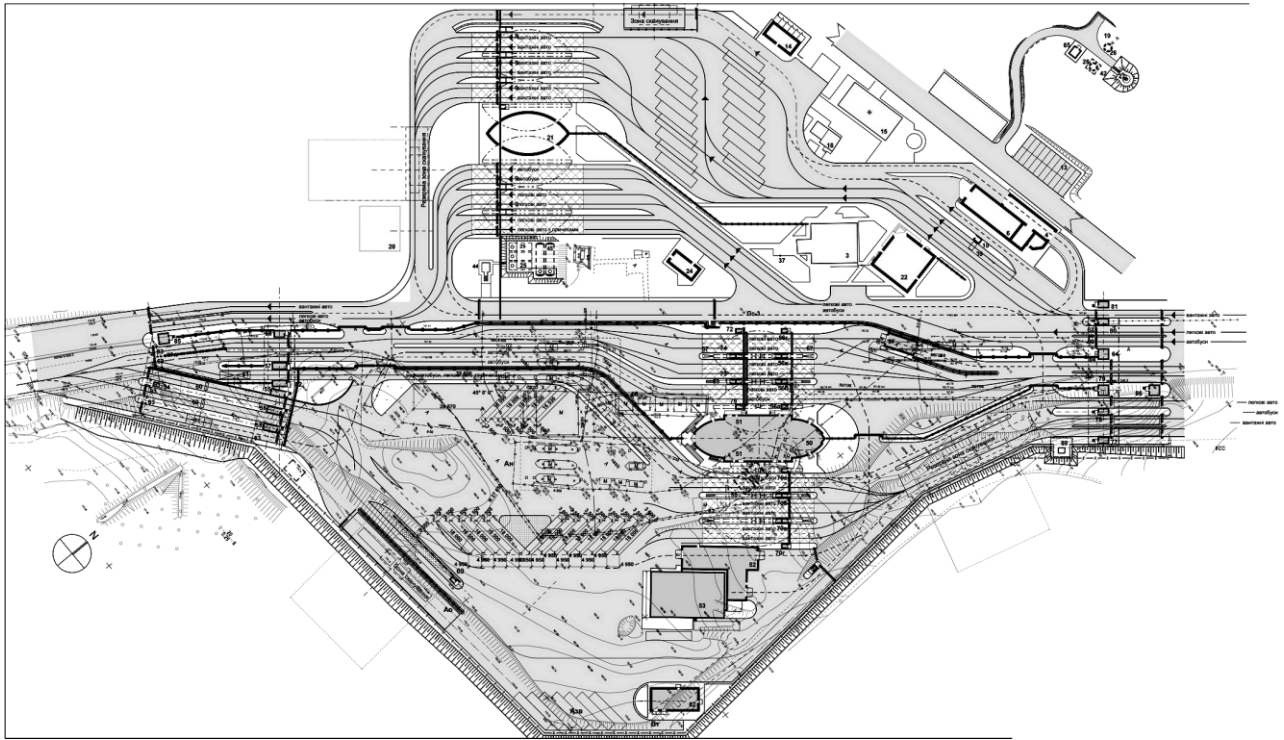


Рис. 2 Схема генплану МАПП «Ягодина» [4]

Функціональне зонування території.

Зона паспортного контролю; митного контролю; зважування; очікування; територія автомобільних стоянок;

Територія в'їзду ділиться на ділянки контролю:

- пасажирів, що перетинають кордон автобусами (туристичні групи, рейсові);
- автотуристів, що перетинають кордон на власних і службових легкових автомобілях;

- вантажів, транспортних засобів і транспортних службовців (водіїв і супровідних осіб).

Ділянка контролю вантажних автомобілів відділена від решти ділянок огорожею, тобто іде розмежування транспортних і пішохідних потоків.



Технологічні рішення генерального плану. В'їзд автомобільних транспортних засобів з боку республіки Польща з наступним розподілом після КПП на окремі смуги руху за видами транспортних засобів. При цьому легкові автомобілі та автобуси попадають в окремо відділену зону очікування перед паспортним та митним контролем. Вантажні транспортні засоби проходять через смугу з електронною вагою та після проходження паспортного контролю попадають в зону очікування на організованих автомобільних стоянках.

Автомобільні стоянки на 43 вантажні автомобілі та 7 стоянок для затриманих вантажних автомобілів. Окрема смуга контролю з павільйоном митного контролю та захисною підпірною стіною для контролю вантажних автомобілів з вибухонебезпечними вантажами.

Після очікування на автомобільних стоянках вантажні автомобілі попадають в зону митного контролю, що знаходиться під навісом. Для вантажних автомобілів є 6 смуг контролю з павільйонами митного контролю.

Оформлення документів на всі вантажні перевезення відбувається в операційному залі службово-виробничої будівлі. Пройшовши митний контроль вантажні автомобілі відправляються на виїзд з території МАПП через КПП, або

за необхідністю — для поглибленого огляду в бокс поглибленого огляду або на склади конфіскацій на розвантаження.

Після зони очікування легкові автомобілі та рейсові і туристичні автобуси попадають в зону паспортного і митного контролю під навісами. Для контролю рейсових та туристичних автобусів передбачено 2 смуги руху, які наближені до службово-виробничої будівлі. Пасажири рейсових та туристичних автобусів проходять паспортний та митний контроль в оглядовому залі службово-виробничої будівлі.

Для контролю легкових транспортних засобів передбачено 4 смуги руху під навісом з павільйонами паспортного та митного контролю. Після проходження митного контролю рейсові і туристичні автобуси та легкові автомобілі відправляються на виїзд з території МАПП через КПП або за необхідністю відправляються для поглибленого огляду в бокс поглибленого огляду. В разі виникнення епідеміологічної небезпеки на в'їзді на територію митниці передбачається окрема смуга руху з дезбар'єром, через яку проходять всі транспортні засоби, що перетинають кордон.

Планувальне вирішення службово-виробничої будівлі.

У центральній частині будівлі розміщені два операційні зали, розділені службовими і допоміжними приміщеннями. Зали поділяються за функціональним призначенням: для паспортного та митного контролю пасажирів автобусів та легкових автомобілів та для оформлення документів на всі вантажні перевезення. Входи в зали розташовані з протилежних поздовжніх сторін будівлі. У торцях службово-виробничої будівлі евакуаційні сходові клітки та приміщення митної та прикордонної служб, які забезпечені окремими входами. З боку в'їзду в Україну в цоколі розміщені громадські туалети з окремим входом та пандусом.

Над усіма смугами і над місцями прикордонного та митного догляду знаходиться навіс для захисту зон контролю від атмосферних опадів. Навіс складається з 4^х блок-секцій. Кожна блок-секція це – двох-консольне покриття у вигляді пелюстки на центральних опорах. Ширина блок-секції 20 м, довжина 36 м. Несучими конструкціями пелюстки є просторові тригранні форми, що опираються на поздовжні ферми [4].

Позитивні сторони планувальної схеми МАПП «Ягодин»:

- Розмежування потоків за видами транспорту: легкові, автобусні, вантажні.
- Застосовано відео систему «Фільтр», з допомогою якої спостерігається за проходженням транспорту територією пункту пропуску і оформленням вантажів.

- Наявність відстою вантажного транспорту на стоянках пропуску та безпосередній контроль та догляд на них.
- Додатково зведений міст через Західний Буг для збільшення та розмежування транспортних потоків, які рухаються в протилежних напрямках.

Проблемний момент схеми

- Утруднений рух великогабаритного транспорту територією МАПП через неможливість усунути стороннього землекористувача (анклав на території)

Автомобільний пункт пропуску "Рава-Руська - Гребенне" на кордоні з Республікою Польща

Відкритий розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.09.2002 № 544-р.

За категорією – **міжнародний**.

За характером транспортних перевезень – **вантажно-пасажирський**.

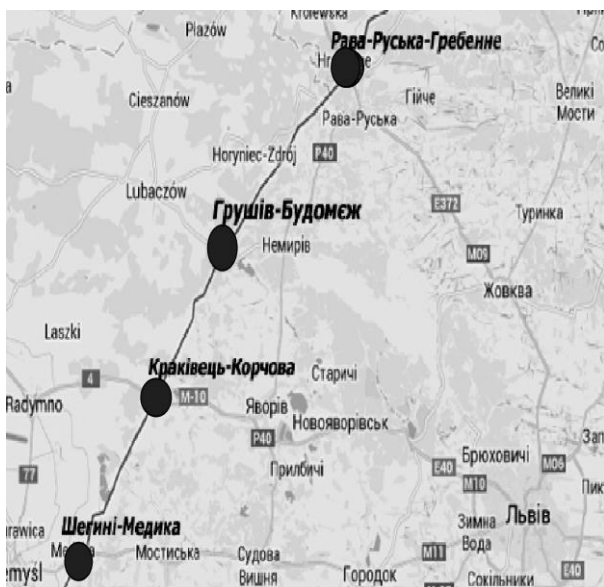
За часом роботи – **цілодобовий**.

Кількість смуг руху – 28 (кількість смуг руху суміжної держави – 16).

на в'їзд 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 8);

на виїзд 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 8).

Розташування. МАПП «Рава-Руська» знаходиться безпосередньо на кордоні з Польщею в межах однойменного населеного пункту Львівської обл., Жовківського р-ну на трасі М09 Варшава – Львів.



Контрольні служби у пункті пропуску: пост митного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-карантинний пост, пункт екологічного контролю.

Удосконалення інфраструктури пункту пропуску "Рава-Руська" зменшує вплив людського фактору на процедуру і кінцевий результат митного контролю та митного оформлення товарів шляхом автоматизованого застосування технічних засобів митного контролю.

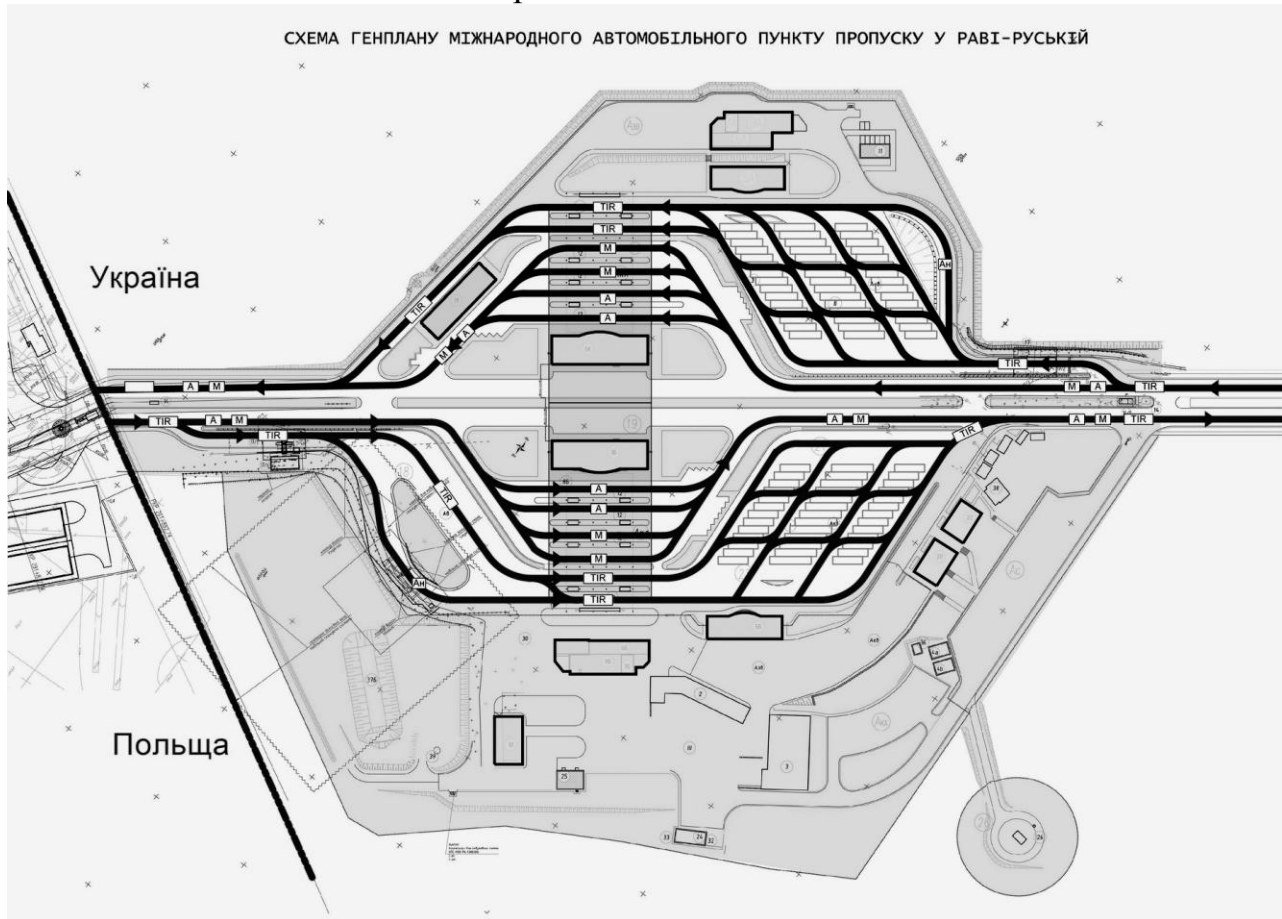


Рис. 3. Схема генплану МАПП «Рава-Руська» [5]

Технологічні вирішення генерального плану

у зоні виїзду з України:

- павільйон на 6 робочих місць для розміщення представників прикордонної, митної служби та СМАП;
- навіс над ваговим комплексом для динамічного по-осьового зважування автотранспортних засобів на смузі руху "червоний коридор";

у зоні в'їзду в Україну:

- павільйон на 6 робочих місць для розміщення представників прикордонної, митної служби та СМАП;
- два вагових комплекси для динамічного по осьового зважування автотранспортних засобів на смузі руху "червоний коридор";
- навіс над ваговими комплексами;

- майданчик для інспекційно-оглядового рентгенівського комплексу для сканування великовантажних транспортних засобів;
- на виїзді з пункту пропуску павільйон на 2 робочі місця для роботи представників Держприкордонслужби та Держмитслужби.

на території пункту пропуску:

- на території "Зони в'їзду в Україну" передбачається повне розмежування турнікетами висотою 0,5м смуг руху "зелений коридор"/"червоний коридор";
- облаштування розривів в існуючій металевій огорожі для повернення транспортних засобів на в'їзну/виїзну частини пункту пропуску автоматизованими воротами;
- пристрої на смугах руху легкового автотранспорту для обмеження проїзду автотранспортних засобів по висоті;
- встановлення хвіртки і воріт у зоні митного контролю [5].

Позитивні сторони :

- Застосовано систему «Фільтр».
- Наявність відстою вантажного транспорту на стоянках митного переходу та безпосередній контроль та догляд на них.
- Наявність « зеленого коридору», який скорочує на 40 % час проходження кордону.

Автомобільний пункт пропуску "Шегині — Медика" на кордоні з Республікою Польща

Відкритий розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.09.2002 № 544-р.

За категорією – **міжнародний**.

За характером транспортних перевезень – **вантажно-пасажирський, піший**.

За часом роботи – **цілодобовий**.

Кількість смуг руху – 15 (кількість смуг руху суміжної держави – 15)

на в'їзд 10 (кількість смуг руху суміжної держави – 7);

на виїзд 6 (кількість смуг руху суміжної держави – 8).

Контрольні служби у пункті пропуску: пост митного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-карантинний пост, пункт екологічного контролю.

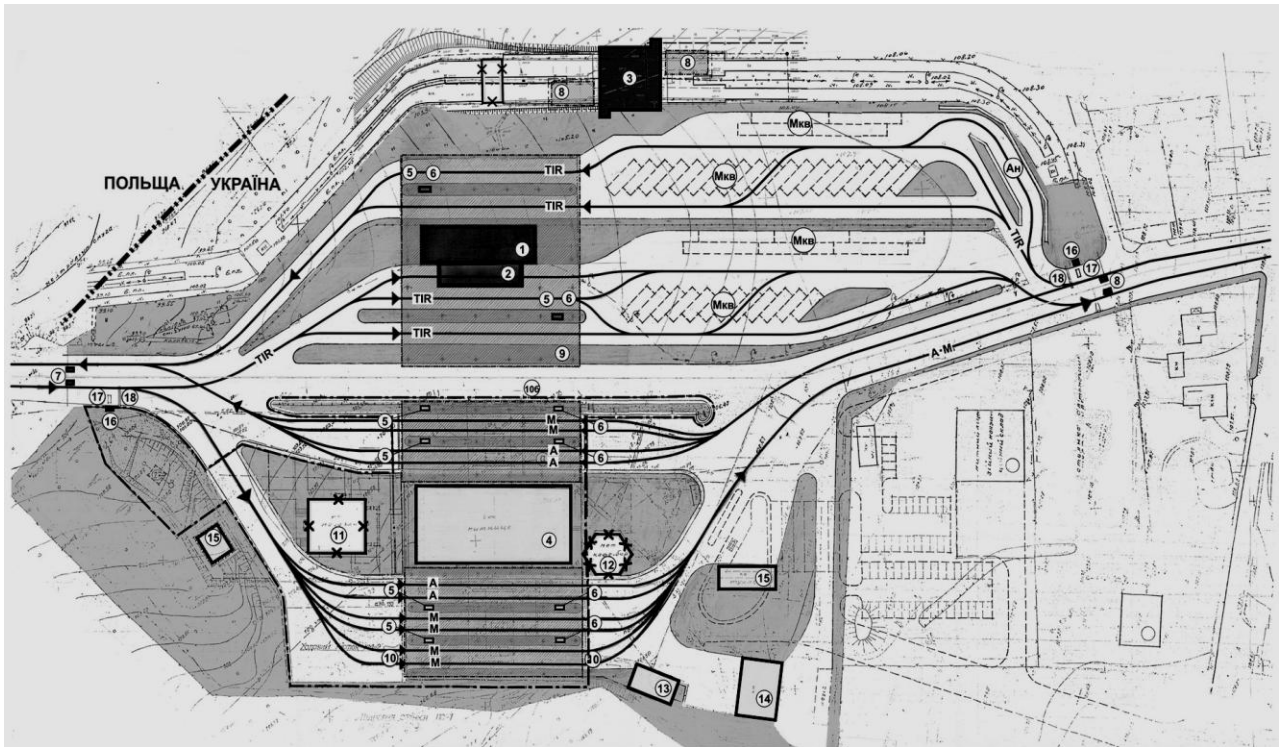


Рис.4. Схема генплану МАПП «Шегині» [6]

Позитивні сторони:

- Застосування окремого вантажного терміналу, який дозволяє проходити великогабаритному транспорту територією митного переходу транзитно

Негативні сторони:

- Немає об'їзної дороги навколо населеного пункту, що сповільнює рух транспорту.
- Затиснута територія МАПП між цвинтаром і приватною територією з житлом та торгівлею, тому відсутня можливість розширення під'їзду до митниці і розвитку інфраструктури.
- Не достатнє розмежування в'їзжаючого і виїзжаючого транспорту.

Висновки: Проектуючи міжнародні автомобільні пункти пруску слід враховувати нижче зазначені рекомендації, що дасть можливість скоротити і оптимізувати час проходження пунктів пропуску. Надалі слід створити державні будівельні норми для такого типу комплексів, що дозволить стандартизувати вимоги до проектування МАПП.

При проектуванні пунктів пропуску слід враховувати:

- Природні фактори, які обмежують розширення території:
 1. Природні водойми (МАПП «Ягодин», «Смільниця», «Устилуг»)
 2. Рельєф, і т. п.(МАПП «Устилуг»)
 3. Ліси 1 категорії(МАПП «Ягодин»)

- Містобудівні аспекти:
 1. Близькість населеного пункту та стратегічних об'єктів (МАПП «Шегині», «Устилуг»).
 2. Безпосередню близькість промислових або закритих територій. (МАПП «Краківець»)
 3. Неможливість зміни землекористувача (наявність анклавів на території і в безпосередній близькості приватизованих територій) (МАПП «Ягодин», «Шегині», «Устилуг»)
 4. Організацію транспортних розв'язок при в'їзді і виїзді та місць для паркування машин з повною сучасною інфраструктурою обслуговування.
- Прогнозовану пропускну спроможність і характер транспортних перевезень.
- Історично сформовані транспортно-пішохідні потоки.
- Особливості функціональної схеми пункту пропуску:
 1. Розмежування на «зелений» та «червоні» транспортні потоки, що скорочує час перетину кордону на 40 % (це успішно діє в пунктах пропуску «Краковець — Корчова» та «Рава-Руська — Гребенне»).
 2. Розмежування потоків великогабаритного транспорту, малогабаритного та туристично-маршрутного транспорту і застосування новітніх технологій огляду вантажів
 3. Організацію транспортних потоків так, щоб зупиняючись машина не перегороджувала рух наступним.
 4. Виведення огляду небезпечних товарів в окремі зони з забезпеченням достатніх територіальних розривів.
- Необхідність створення біля пунктів пропуску логістичних центрів, готельних або мотельних комплексів.
- Наявність розвиненої транспортної інфраструктури або можливість її створення в обхід населених пунктів.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 серпня 2010 N 751 Київ «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю».
2. Постанова Кабміну України від 04.08.1997 № 821 «Про затвердження Концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні».
3. Постанова Кабміну України від 20.03.1998 № 346 «Про затвердження Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні».

4. Авторський колектив ПП «ПРОЕКТ-ЦЕНТР» Робочий проект реконструкції з розширенням МАПП «Ягодин» 2010.
5. Авторський колектив ПП Робочий проект реконструкції з розширенням МАПП «Рава-Руська» 2006.
6. Авторський колектив ПП Робочий проект реконструкції з розширенням МАПП «Шегині» 2006.
7. Схема планування території. Львівська область. Господарський та територіальний розвиток./Державний комітет України з будівництва та архітектури. Український Державний науково-дослідний інститут проектування міст ДІПРОМІСТО. – Київ, 2009.
8. Кавалко Б., Матковський С., Міщук А. Польсько-українське прикордоння. Середовище. Суспільство. Економіка. / Вища школа управління та адміністрації. - Замостя, 2005 рр.
9. Подвальна Г.В. Розвиток транспортних коридорів в Україні / Вісник Нац. університету «Львівська політехніка» 2011 № 706, с. 134-139.

Аннотація

Проведен анализ градостроительного контекста и функциональной планировки выбранных международных пунктов пропуска на польско-украинской границе для выявления позитивных тенденций, дефектов и конфликтов, которые можно было бы учесть в дальнейшем проектировании.

Ключевые слова: транзитные перевозки, международные пункты пропуска, пропускная способность, функциональное зонирование.

Annotation

The analysis of the urban context and functional planning of selected international border crossing points on the Polish- Ukrainian border to identify positive trends defects and conflicts that could be taken into account in future planning.

Keywords: transit, international checkpoints, capacity, zoning.